

Motion till riksdagen 2011/12:T312

av **Anders W Jonsson och Emil Källström (C)**

Dubbelspårig ostkustbana

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en dubbelspårig ostkustbana mellan Härnösand och Gävle.

Motivering

Botniabanan mellan Örnsköldsvik och Umeå trafikeras nu för fullt. När Ådalsbanan efter vissa förseningar nyinvigs 2012 skapas helt nya förutsättningar för järnvägstrafiken längs Norrlandskusten. Den blir en viktig länk för den ökande järnvägstrafiken mellan norra och södra Sverige. Tillsammans med Ostkustbanan bildar Ådalsbanan och Botniabanan en kustjärnväg för snabba, säkra och miljövänliga person- och godstransporter.

Det kommer att innebära en ökad trafikering av Ostkustbanan som redan idag är en av Sveriges mest belastade enkelspår med så många tågset att det enligt Trafikverkets normer föreligger ett behov av dubbelspår. Trafikprognosen för Ostkustbanan 2020 är 100 tåg per dygn. Nuvarande enkelspår kan knappt hantera dagens trafik på 65 tåg per dygn.

I budgetproposition för 2010 presenterades den största satsningen på infrastruktur som någonsin gjorts i en budgetproposition. Det möjliggjorde planen för att öka kapaciteten på Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall. Konkret betyder det framförallt att nya mötesstationer byggs för att minska antalet förseningar på sträckan.

Den satsning som regeringen har gjort på järnvägspåret mellan Gävle och Sundsvall är nödvändig, men i längden inte tillräcklig. Regeringen bör därför överväga att bygga ett dubbelspår på sträckan och planfria korsningar i Hudiksvall och Sundsvall.

Exempel på åtgärder som kan genomföras i närtid är att tidigarelägga triangelspår i Maland och Bergsåker samt att tillsätta en särskild förhand-

Fel! Okänt namn på

lingsman för att samla alla intressenter och se över möjligheterna till exempelvis medfinansiering från regioner, kommuner och näringsliv.

Stockholm den 28 september 2011

Anders W Jonsson (C)

Emil Källström (C)